Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7581

17. 07. 90

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Brauer, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/7145 —

Ausbau des Flughafens Köln-Bonn (FKB)

Der Flughafen Köln-Bonn ist im Begriff, einen Teil seiner groß angelegten Erweiterungspläne zu verwirklichen. Es sind Teilpläne für die Entwicklung des Ballungsraumes Düsseldorf-Köln-Bonn. Der FKB liegt mitten im Naturschutzgebiet Wahner Heide und hat auf dieses, gesamtökologisch gesehen, verheerende Folgen und das bereits seit dem Ausbau des Flughafens in den 60er Jahren. Nun steht die erneute Erweiterung mit gravierenden Eingriffen, nicht nur mit Flächenansprüchen auf das Naturschutzgebiet Wahner Heide an. Die im Umland wohnenden Menschen sind durch Fluglärm, zu beachten ist dabei, daß der FKB der einzige Flughafen ohne Nachtflugverbot ist, und durch den Ausbau der Verkehrs- und Wirtschaftsstrukturen (ICE, Transrapid, Gewerbe etc.) vom Anstieg des Luftverkehrs besonders betroffen.

Die Bundesregierung ist zu 30 Prozent an der Flughafengesellschaft beteiligt.

Vorbemerkung

Die Aussage, daß der Flughafen Köln/Bonn der einzige Flughafen ohne Nachtflugbeschränkung sei, ist unzutreffend.

Der Flughafen Köln/Bonn hat wie alle anderen Verkehrsflughäfen Nachtflugbeschränkungen. Die derzeitigen Nachftflugbeschränkungen wurden am 5. Oktober 1987 durch das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen angeordnet und haben bis zum 31. Oktober 1992 Gültigkeit.

1. Planungen zum Ausbau des FKB
   a) Seit wann gibt es Planungen zum Ausbau des FKB?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 5. Juli 1990 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Planungen zum Ausbau des Flughafens Köln/Bonn gibt es seit etwa 1957.

b) Welche Teile der im Generalverkehrsplan von 1968 dargestellten Endausbaustufe sollen langfristig realisiert werden, und fügen sich die derzeitigen Aktivitäten in die dort dargestellten Ausbauplanungen ein?

In dem Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen von 1970 (Auswertungsbericht der Sachverständigenkommission) ist langfristig nur die Verlängerung der S/L-Bahn 14R/32L (kleine Parallelbahn) vorgesehen. Eine Entscheidung über den Zeitpunkt der im Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen empfohlenen Verlängerung der Kleinen Parallelbahn ist z. Z. nicht aktuell.

c) Wird die Schaffung einer dritten Start- und Landebahn sowie einer zweiten, evtl. auch einer dritten Querwindbahn erwogen?

Nein. Der Bau weiterer S/L-Bahnen ist nicht vorgesehen.

d) Trifft es zu, daß die existierende Querwindbahn mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens als reguläre Start- und Landebahn genutzt werden soll (und nicht nur bei widrigen Windverhältnissen), und welche Sicherheitsprobleme ergeben sich daraus?

Nein, denn die Querwindbahn wird bereits zum heutigen Zeitpunkt als reguläre Start- und Landebahn genutzt. Sicherheitsprobleme für den nach der derzeitigen Flugbetriebsregelung durchgeführten Flugbetrieb bestehen nicht.

e) Welche baulichen Erweiterungen und Flächenzuwächse sind auf dem FKB bis zu den Jahren 1995, 2000 und bis 2020 vorgesehen (inkl. baulicher Erweiterungen, Hallen, Hotels etc. auf dem derzeitigen Gelände)?

Durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH wurde ein US-amerikanisches Unternehmen mit der Erstellung eines Generalausbauplans beauftragt. Dieser Generalausbauplan befindet sich derzeit in der Bearbeitung durch das genannte Unternehmen. Die Generalausbauplanung soll im Frühjahr 1991 vorliegen, von daher sind derzeit hierzu noch keine näheren Aussagen zu treffen.

f) Wie weit in die Zukunft geht der Planungshorizont?

Der unter Frage 1 e angesprochene Generalausbauplan soll die prognostizierte Entwicklung bis zum Jahr 2010 berücksichtigen.

g) Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf für die geplanten Aus-, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Investitionsobjekten?

Das hochgerechnete Investitionsvolumen liegt bei ca. 800 Mio. DM. Eine Aufschlüsselung kann erst nach Abschluß der Generalausbauplanung vorgenommen werden.

h) Hat die Landesregierung NRW Maßnahmen, die den FKB betreffen, in ihr Landesinvestitionsprogramm aufgenommen und bei der Bundesregierung zur Finanzierung angemeldet?

Wenn ja, welche?

Wie beurteilt die Bundesregierung die einzelnen Maßnahmen?

Welche Maßnahmen will die Bundesregierung finanzieren und in welcher Höhe?

Für den Flughafen Köln/Bonn sind von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen zwei Projekte in das Landesinvestitionsprogramm aufgenommen worden:

1. Zuschuß zum Bau einer Lärmschutzwand zur Verminderung des Flugzeug-Bodenlärms.
2. Zuschuß zum Bau einer Lärmschutzhalle für Triebwerkprobeläufe.

Die Bundesregierung hat der Finanzierung aus Strukturhilfemitteln für das Projekt Nr. 1 zugestimmt; es stehen 1,080 Mio. DM zur Verfügung.

Die Zustimmung der Bundesregierung zum Projekt Nr. 2 steht noch aus. Hier werden 6,0 Mio. DM als Zuschußsumme veranschlagt. Mit der Finanzierung unterstützt die Bundesregierung Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Fluglärm.

2. Wirtschaftliche Situation

a) Gibt es seit Bestehen des FKB einen Bilanzverlust bzw. gäbe es einen, wenn man eine privatwirtschaftliche Rechnungsführung unterstellen würde?

Wenn ja, wie hoch ist er und wie lautet die offizielle Begründung hierfür?

Der Flughafen Köln/Bonn wird von der Flughafen Köln/Bonn GmbH betrieben.

Die Gesellschaft bilanziert seit je nach dem Handelsrecht in strenger Anlehnung an das Aktienrecht. Insofern ist eine privatwirtschaftliche Rechnungsführung gegeben.

Seit Bestehen der Flughafen Köln/Bonn GmbH hat es nicht nur Bilanzgewinne, sondern auch Bilanzverluste gegeben. Es liegt im Wesen eines Wirtschaftsunternehmens, daß es ständigen Marktveränderungen unter den jeweiligen Rahmenbedingungen ausgesetzt ist, die auf das Betriebs- und letztlich Bilanzergebnis wirken.

b) Wie läßt sich, wenn Bonn nicht mehr Bundeshauptstadt ist, die Existenz des FKB weiter wirtschaftlich begründen?

Die Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn ist nicht entscheidend von der Hauptstadtrolle Bonns abhängig.

c) Gibt es eine, über die Verkehrsplanung hinausgehende, integrierte Entwicklungsplanung für das Ballungsgebiet zwischen Düsseldorf und Bonn, in die einerseits die Angebote der Nachbarregion mit einbezogen sind und andererseits die Folgen der schwerwiegenden Eingriffe für Mensch und Natur berücksichtigt sind?

In Nordrhein-Westfalen sind die bedeutsamen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Gesamtentwicklung des Landes in Landesentwicklungsplänen festgelegt (§ 13 Abs. 1 Landesplanungsgesetz vom 28. November 1979; GV. NW. S. 878). Gemäß § 35f i.V.m. § 28 Abs. 3b Landesentwicklungsprogramm vom 19. März 1974 (GV. NW. S. 94) sind im Landesentwicklungsplan IV Gebiete festgelegt, in denen Planungsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gelten. Darin werden der Raumbedarf bestehender und geplanter Flugplätze einerseits und die Wohnsiedlungsentwicklung sowie die übrige bauliche Entwicklung in der Umgebung andererseits so aufeinander abgestimmt, daß sowohl die Entwicklung des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Wohnbevölkerung gegen die Auswirkungen des Flughafenbetriebes gewährleistet ist. Die internationalen Verkehrsflughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf sind im Landesentwicklungsplan IV, Erster räumlicher Teilabschnitt, vom 8. Februar 1980 enthalten (SMBl. NW. S. 518).

d) Trifft es zu, daß die Leistungen des FKB, seine Funktion als Regierungsflughafen abgezogen, von den umliegenden Flughäfen (inkl. Belgien und Niederlande) und von einem vernünftig entwickelten Schienenverkehr gänzlich übernommen werden könnten?

Nein. Der Flughafen Köln/Bonn wird in Zukunft stärker als Entlastungsflughafen für andere deutsche Flughäfen (Düsseldorf, Frankfurt) dienen. Diese Funktion ist weitgehend unabhängig von der des Regierungsflughafens und kann auch nicht vom Schienenverkehr übernommen werden.

e) Wie beurteilt die Bundesregierung den infrastrukturellen Einfluß des FKB auf die Wirtschaft der Region inkl. aller negativen externen Effekte?

In seiner Funktion als Verkehrsstation ist der Flughafen Köln/Bonn Ausgangs- und Endpunkt der Beförderung von Personen, Fracht und Post auf dem Luftwege. Bevölkerung und Wirtschaft in seinem Einzugsgebiet erhalten durch ihn Anschluß an den inter-

nationalen Luftverkehr und können von den spezifischen Leistungsvorteilen des Luftverkehrs Gebrauch machen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsflughafens Köln/Bonn aufgrund seiner unternehmerischen Funktion als Investor und Arbeitgeber wird durch folgende Zahlen charakterisiert: Seit Beginn der ersten Aufbauphase im Jahre 1959 wurden rd. 600 Mio. DM investiert (vgl. auch Antwort zur Frate 1 g); 1989 wurden in 108 auf dem Flughafen Köln/Bonn beheimateten Unternehmen und Behörden rd. 5 000 Beschäftigte gezählt. Da auf jeden Arbeitsplatz auf dem Flughafen nach dem Multiplikatoreffekt mindestens 1,6 Arbeitsplätze in der Flughafenregion hinzukommen, hängen vom Flughafen Köln/Bonn zur Zeit unmittelbar und mittelbar rd. 13 000 Arbeitsplätze ab.

f) Wie viele Arbeitsplätze sind trotz des Flughafens und seiner Entwicklung während der letzten Jahre in der Region abgebaut worden?

Ein Abbau von Arbeitsplätzen in der Region hat nicht stattgefunden. Die im Gegenteil positive Entwicklung der Beschäftigungssituation ergibt sich aus der beigefügten Übersicht über die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Für die Region des Flughafens Köln/Bonn wurde folgende gebietsmäßige Abgrenzung gewählt:

- Arbeitsamtsbezirk Bergisch-Gladbach (Kreisfreie Stadt Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis),
- Arbeitsamtsbezirk Bonn (Kreisfreie Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis),
- Arbeitsamtsbezirk Brühl (Erftkreis, Kreis Euskirchen),
- Arbeitsamtsbezirk Köln (Kreisfreie Stadt Köln).

Übersicht

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Arbeitsamtsbezirken (AA) Bergisch-Gladbach, Bonn, Brühl und Köln (jeweils zum Stichtag 30. Juni)

Jahr	AA Bergisch-Gladbach	AA Bonn	AA Brühl	AA Köln	Insgesamt
1984	202 139	213 197	133 107	405 358	953 801
1985	206 074	214 391	134 260	408 679	963 404
1986	210 648	218 576	136 375	413 348	978 947
1987	213 364	224 185	138 665	416 491	992 705
1988	214 553	226 852	140 689	418 180	1 000 274
1989	219 129	231 912	142 816	424 114	1 017 971
Differenz 1984/89	+ 16 990	+ 18 715	+ 9 709	+ 18 756	+ 64 170

3. Auslastung

a) Wie viele Flugbewegungen pro Tag werden auf dem FKB bis zu den Jahren 1995, 2000 und bis 2020 angestrebt?

Es liegen keine Prognosewerte für Tagesbewegungen, sondern lediglich für die erwarteten Jahresflugbewegungen vor.

1995: 170 000 Flugbewegungen
2000: 175 000 Flugbewegungen
2010: 210 000 Flugbewegungen

b) Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß eine Auslastung von ca. 800 Flugbewegungen pro Tag mit dem derzeitigen Start- und Landebahnsystem bewältigt werden kann?

Wenn nein, müßten Bahnen verlängert oder hinzugefügt werden?

Ja. (An einem Spitzentag 1988 wurden bereits 922 Flugbewegungen abgewickelt.)

c) Für wann bzw. bei welcher Auslastung des FKB ist eine Verlängerung der „kleinen Parallelbahn" vorgesehen?

Siehe Antwort zu Frage 1 b.

4. Verkehrsmaßnahmen

a) Welche neuen Verkehrserschließungen sind im Raum Köln-Bonn vorgesehen, und welche Varianten favorisiert die Bundesregierung?

In welcher Weise verändern sich diese Pläne, wenn Bonn nicht mehr Bundeshauptstadt ist?

Für den Schienenpersonenfernverkehr ist die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main geplant. Außerdem hat die Bundesregierung vorbehaltlich der Klärung noch offener Fragen den Bau einer Magnetbahn-Strecke Essen Hbf.–Flughafen Düsseldorf–Flughafen Köln/Bonn beschlossen. Im Rahmen des weiteren Ausbaus des S-Bahn-Netzes im Raum Köln ist als neue Erschließung die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn vorgesehen.

Hinsichtlich der Planungen für den Schienenpersonenverkehr ist die Hauptstadtfunktion von Bonn von untergeordneter Bedeutung.

b) Soll die von der Bundesregierung beschlossene Referenzstrecke des Transrapid zwischen Köln und Düsseldorf eine Anbindung an den FKB erhalten?

Siehe Antwort zu Frage 4 a.

c) Ist die Flughafengesellschaft des FKB bereit, sich an den Investitions- und/oder Betriebskosten einer Transrapid-Anbindung zu beteiligen?

Wenn ja, in welcher Höhe, in welcher Form und unter welchen Bedingungen?

Die Möglichkeiten zur Finanzierung einer Transrapidverbindung Essen Hbf.–Flughafen Düsseldorf–Flughafen Köln/Bonn werden z. Z. geprüft.

d) Wird von einer Transrapid- oder/und ICE-Verbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn eine Reduzierung der Start- und Landebewegungen erwartet?

Eine Transrapidverbindung verbessert die Möglichkeiten einer Flugplanoptimierung der beiden Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf. Eine ICE-Anbindung kann zur Reduzierung des innerdeutschen Luftverkehrs beitragen. Die damit verbundenen Effekte beider Projekte können daher zu einer Reduzierung der Flugbewegungen führen.

e) Werden zusätzliche Flugbewegungen am FKB in den frühmorgentlichen und nächtlichen Stunden, in denen der Flugverkehr am Flughafen Düsseldorf eingeschränkt ist, erwartet, wenn eine schnelle bodengebundene Verbindung zwischen den Flughäfen existiert?

Nein.

f) Welche Trassen sind für die Anbindung des FKB an das S-Bahn- und ICE-Netz vorgesehen bzw. werden diskutiert?

Die Deutsche Bundesbahn hat für die landesplanerische Abstimmung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main im Bereich des Flughafens Köln/Bonn mehrere Trassenvarianten erarbeitet. Diese unterscheiden sich im wesentlichen hinsichtlich des Streckenverlaufes zwischen Köln-Gremberg und dem Flughafen. Hierbei kommt entweder eine Streckenführung entlang der bestehenden Strecke Köln Hbf.–Abzw. Vingst–Rath–Heumar und nach Süden abzweigend zum Flughafen oder eine Trasse nördlich bzw. östlich der Autobahnen A 559 bzw. A 59 und im weiteren Verlauf in Anlehnung an den Flughafenzubringer in Betracht. Südlich des Flughafens schwenkt die Trasse in allen Varianten in Höhe Porz-Spich in die vorhandene Eisenbahntrasse Köln–Troisdorf (Variante über Bonn/Siegburg) bzw. in die Parallellage zur Autobahn A 59 (Variante über Bonn-Vilich) ein. Für große Teile der Flughafenanbindung ist eine Streckenführung in Tunnellage vorgesehen. Die Vorstellungen der Deutschen Bundesbahn gehen davon aus, daß eine S-Bahn-Anbindung Köln Hbf.–Flughafen Köln/Bonn in Anlehnung an die Trasse der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main verlaufen würde.

g) Welche negativen Folgen in bezug auf den Wasserhaushalt, das Landschaftsbild sowie für Flora und Fauna sind jeweils zu erwarten, und was bedeuten diese für das Naturschutzgebiet Wahner Heide?

Die Prüfung dieser Fragen wird im konkreten Fall durch die zuständigen Stellen des Landes erfolgen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß dabei eine dem jeweiligen Stand der Planung entsprechende Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgenommen wird.

h) Gibt es hierzu wissenschaftliche Gutachten?
Wenn ja, zu welchem Ergebnis kamen sie?
Wenn nein, sind diese geplant?

Wie aus der Antwort zu Frage 4 g hervorgeht, ist die Prüfung der naturschutzrelevanten Aspekte Angelegenheit der zuständigen Landesbehörden. Der Bundesregierung ist über wissenschaftliche Gutachten hierzu nichts bekannt.

i) Welche gesamtökologischen Folgen ergeben sich für den Transrapid-Anschluß?

Hinsichtlich der gesamtökolgischen Folgen dieser Verknüpfung geht die Bundesregierung, wie bereits zu Frage 4 g ausgeführt, auch hier davon aus, daß in allen Planungsphasen eine dem jeweiligen Konkretisierungsgrad der Planung entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird.

j) Wie beurteilt die Bundesregierung die von den Umweltschutzgruppen vertretene Variante: kein Gleisanschluß an den FKB, Aufbau eines schnellen, schienengebundenen Verkehrsnetzes, wobei das Siebengebirge untertunnelt werden soll; anschließend soll der FKB zurückgebaut und ein Primat des Naturschutzes für die Wahner Heide durchgesetzt werden?
Ist die Bundesregierung bereit, diese Variante gutachterlich mitprüfen zu lassen?

Die Bundesregierung kann zu dieser Variante erst Stellung beziehen, wenn ihr diese konkret vorgelegt worden ist. Das gilt auch für eine evtl. gutachterliche Prüfung.

5. Planfeststellung und Naturschutz

a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß für den FKB als Ganzes nie ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde?

Als die luftrechtlichen Voraussetzungen für die heutige Anlage der Start- und Landebahnen geschaffen wurden, war nach dem damals geltenden Luftverkehrsgesetz die Genehmigung die ausschließliche Rechtsgrundlage für den Ausbau. Das Instrument der Planfeststellung ist erst später in das Luftverkehrsgesetz eingefügt worden.

b) Hält die Bundesregierung es für möglich, daß ein solches Verfahren im Rahmen der nächsten Ausbaustufe nachgeholt werden kann?

Wenn nein, mit welcher Begründung glaubt die Bundesregierung auf die Erhebung aller durch den Flughafen und seinen Betrieb hervorgerufenen Beeinträchtigungen auf die Natur und die Umwelt der betroffenen Bevölkerung verzichten zu können?

Da der Flughafen Köln/Bonn in seinem jetzigen Ausbauzustand über gesicherte Rechtsgrundlagen und damit über Bestandsschutz verfügt, ist für ein Planfeststellungsverfahren, das sich auf die bestehende Anlage bezieht, kein Raum.

Wenn das Start- und Landebahnsystem wesentlich erweitert werden soll, ist für diese Baumaßnahme nach der heutigen Rechtslage ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. In diesem Verfahren wären die Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Flughafenanlieger bei der Abwägung zu berücksichtigen.

c) Nach welchen gesetzlichen Grundlagen wird derzeit innerhalb des Flughafengeländes gebaut?

Innerhalb des Flughafengeländes wird nach den gesetzlichen Grundlagen des Bauordnungs- und Luftverkehrsrechtes gebaut.

d) Wie beurteilt die Bundesregierung die öffentliche Äußerung des Kölner Oberbürgermeisters und Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafen AG, in einem Pressegespräch, daß der FKB in der Wahner Heide heute nicht mehr genehmigungsfähig sei, und zieht die Bundesregierung daraus irgendwelche Konsequenzen?

Eine solche Äußerung von Herrn Oberbürgermeister Burger hat es nicht gegeben.

e) Sieht die Bundesregierung im Naturschutzgebiet Wahner Heide einen potentiellen Expansionsraum für den FKB?

Nein.

f) Wie stuft die Bundesregierung den Wert des Naturschutzgebietes Wahner Heide ein?

Die Ausweisung von Naturschutzgebieten liegt in der Zuständigkeit der Bundesländer. Im Falle des Naturschutzgebietes Wahner Heide wurde die Vorbereitung der Schutzgebietsverordnung sowie die Durchführung des Unterschutzstellungsverfahrens vom Regierungspräsidenten in Köln veranlaßt.

Die Bundesregierung war am Verfahren nicht beteiligt. Dennoch geht sie davon aus, daß die Ausweisung eines Naturschutzgebiets den hohen Anforderungen des § 13 BNatSchG gerecht wird. Des-

halb ist davon auszugehen, daß dem Naturschutzgebiet Wahner Heide ein hoher Wert zukommt. Wie sich dieser Wert in der Abwägung aller betroffener Belange durchzusetzen vermag, hängt von der Wertigkeit dieser Belange ab.

g) Ist die Bundesregierung bereit, die Auswirkungen der Existenz des FKB auf die umgebende Tier- und Pflanzenwelt, insbesondere den Einfluß der Rollbahnsysteme, der Schlitzgräben, der Brunnen, der oberflächlichen Dränagen auf den Wasserhaushalt (Oberflächen- und Grundwasser, Sickergeschwindigkeit) der Wahner Heide, wie sich dieser Einfluß zeitlich, etwa von 1950 an, darstellt und wie sich dementsprechend die Pflanzenwelt verändert hat, erheben zu lassen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Notwendigkeit der Einholung gutachterlicher Stellungnahmen sowie ggf. die Vergabe solcher Arbeiten ist Sache der zuständigen Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, daß die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege mit ihrem objektiven Gewicht berücksichtigt werden.

h) Wird es im Falle einer Verlängerung der „kleinen Parallelbahn" ein Planfeststellungsverfahren geben und wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt?

Ja. Die Entscheidung hierüber trifft die zuständige Stelle des Landes.

i) Wurden Untersuchungen zu den Folgen einer Verlängerung der „kleinen Parallelbahn" für die Schutzfunktion des Naturschutzgebietes und zu den Konsequenzen für die umliegenden Lebensräume durchgeführt?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Untersuchungen?

Wenn nein, warum nicht?

Falls es zu einer solchen Baumaßnahme kommen sollte, werden diese Untersuchungen selbstverständlich durchgeführt.

Es entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung, ob die zuständigen Stellen derartige Untersuchungen durchgeführt oder veranlaßt haben. Sie sind im übrigen nicht verpflichtet, den Bund hierüber zu informieren.

j) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung davon, daß – wie von der Stadt Köln und der Flughafengesellschaft inzwischen bestätigt – die Flughafengesellschaft bestrebt war, Flächen des Naturschutzgebietes Wahner Heide für Hallenbauten zu nutzen?

Es hat Vorüberlegungen hierzu gegeben, wobei es sich um den Bau von zwei Frachthallen zwischen „Alter Kölner Straße" und der Start-/Landebahn 14 L handelte. Diese Überlegungen sind

jedoch wegen der ökologischen Auswirkungen nicht weiter verfolgt worden.

6. Ausländische Streitkräfte

a) Ist es richtig, daß der Flughafen den belgischen Streitkräften die Nutzung von Fläche und Infrastruktur des Flughafens als Gegenleistung für die vorstehend angesprochene Baufläche anbot?

Anläßlich der unter Ziffer 5j geschilderten Vorüberlegungen hatte die Flughafengesellschaft ihre Bereitschaft erklärt, eine Geländefläche des Flughafens für Zwecke der belgischen Streitkräfte zum Bau eines Hangars zur Verfügung zu stellen. Aus den genannten Gründen wurde diese Möglichkeit jedoch nicht weiter untersucht.

b) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung davon, daß die belgischen Streitkräfte ihre Präsenz im Gebiet verringern, und werden sie innerhalb der nächsten Jahre den Truppenübungsplatz räumen?

Folgen ihnen in diesem Fall andere Streitkräfte?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob die belgischen Streitkräfte ihre Präsenz im Raum Köln verringern und innerhalb der nächsten Jahre den Truppenübungsplatz Wahner Heide räumen wollen. Sollten sich die Streitkräfte hierzu entschließen, hätte der Bundesminister der Verteidigung zu prüfen, ob militärischer Anschlußbedarf besteht. Zu einer solchen Prüfung besteht jedoch gegenwärtig kein Anlaß.

c) Werden die Kasernen bei Troisdorf-Altenrath von den Belgiern aufgegeben und/oder einer anderen Nutzung zugeführt?

Hier gilt das zu Frage 6b Gesagte.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333